

INTERNACIA FERVOJISTO

2001 . 1



Stacidomo Tel-Avivo Centra

Flanke de FISAIC, omaĝo al nia IFEF Honora Prezidanto Joachim Giessner

En la lasta IF-numero ni raportis pri grava distingo, kiun ricevis nia Honora Prezidanto Joachim Giessner, Germano.

Okaze de la ĝenerala asembleo de FISAIC en Vieno la 29-an de septembro li estis nomumita Honora Membro de FISAIC. Estis la unua fojo, ke IFEF-membro (nefunkciulo de FISAIC) ricevis tiun honorigon.

Post jardekoj da daŭraj klopodoj, Joachim Giessner sukcesis kaj FISAIC akiris plurajn landajn sekciojn.



Tiu supra foto montras la momenton de la honorigo pere de la ĝenerala prezidanto de FISAIC, Gilbert Schmit.
(Fotis M. Feifičová)

Bonan novjaron deziras la IFEF-estraro al ĉiuj membroj, kunlaborantoj, legantoj kaj esperas akcepti multnombrajn partoprenantojn okaze de nia internacia kongreso en Tábor

Stacidomo Tel-Avivo centra fotita de Walter Ullmann (Germano) okaze de lia partopreno en UEA-kongreso

Enhavo



La 53-a kongreso de IFEF en Tábor alproksimiĝas

En la 5-a kaj 6-a n-roj de IF estis prezentitaj relative detalaj informoj pri la kongresurbo Tábor kaj ties ĉirkaŭaĵo, ankaŭ pri la antaŭkongreso kaj la postkongreso, kiuj okazos en Prago kaj en okcidentbohemiaj banlokoj respektive. Tial, en ĉi tiu n-ro nur kelke da aktualaj sciigoj pri la preparo de la kongreso.

Partoprenu la unuan IFEF-kongreson de la 3-a jarmilo

Ĝis la fino de novembro 2000 aliĝis sume 80 partoprenontoj el 15 landoj. La sumo ne estas impona, tamen "esperdona" (?). Oni nur menciu, ke la lokoj en pli kvalitaj hoteloj aŭ pensionoj estas relative limigitaj. Do, tiuj, kiuj aliĝos pli frue havos pli favoran elekteblon por la loĝado.

Rilate pagojn : ni atentigas, ke ni toleras la malfruiĝon de unu monato (do ĝis la 28-a de januaro - ĝis kiam ni kalkulas la plej favoran kongreskotizon) por la partoprenontoj el la B-landoj, komprenante, ke ili havas iam problemojn kun la transpago. En kelkaj esceptaj kazoj ni eĉ povas interkonsenti pri individua limdato por ili.

Se temas pri la pagoj por servoj (tranoktoj, ekskursoj, bankedo), pro la fakto de malmultaj litoj en Tábor ĝenerale ni havas kruelajn kondiĉojn, ekzemple : la neceson pagi por ĉiuj menditaj kaj neuzitaj litoj. Tial, ni konsideras validaj nur tiajn mendojn, kiuj estas samtempe komplete antaŭpagitaj. Estas klare, ke por esti valida kongresano, sufiĉas nur pagi la kongreskotizojn kaj la ceterajn mendojn vi povos fari (kaj pagi) iam ajn pli poste - sed ju pli malfrue vi mendos kaj pagos, des malpli da elekteblo vi havos: (precipe la lokoj en la kongresejo mem estos tre verŝajne nesufiĉaj por ĉiuj interesatoj, la aŭtobuso por via ŝatata ekskurso povas esti plena, ktp).

Ne forgesu, ŝparu monon aliĝante antaŭ la 28-a de februaro 2001

Se el iu lando vere estas neeble antaŭpagi (sed tiuj jam estas tre raraj), mi rekomendas peti iun vian amikon, kiu konas vin kaj centprocente fidas al vi, ke li aŭ ŝi pagu por vi kaj vi ŝuldos (do surloke redonos) al li (ŝi) vian ŝuldon. Bv. kompreni, ke ni povas tiamaniere riski la perdon nur por kelkaj niaj proksimaj amikoj kaj ne por ĉiuj petantoj. Ĉiukaze, la aliĝilon sen samtempa pago, ni ne povos konsideri valida.

Por rememorigi vin mi ankoraŭ aldonu, ke vi povas rigardi la TTT-paĝon de la kongreso :
www.kava-pech.cz/IFEF-kongreso.

Viajn demandojn kaj aliĝilojn direktu al la adreso:

LKK de IFEF-kongreso,
Anglická 878, CZ-25229 Dobřichovice,
Tel. : x420 2 991 2201,
Fakso : x420 2 9912126,
Rete : IFEF-kongreso@kava-pech.cz

Zdenék Pluhař,
LKK sekretario

52-a IFEF-kongreso... kaj poste postkongreso okazis

(Sekvo de la antaŭa numero)

NAGYCENK

La 22-an de majo, ni vizitis ĉi-tiun urbeton, en kiu estas maŭzoleo por memorigi grafojn István kaj Ferenc SZÉCHENYI, kiuj plenumis gravajn rolojn en politiko kaj konstruado (ekzemple la ĉenponto en Budapeŝto). La kastelo, konstruita en la 18-a jc funkcias kiel memormuzeo, ĝi estis parte detruita en 1945, sed rekonstruita en jaroj 1970 kaj sekvantaj. En la apudaĵo estas aleo, ankaŭ de jaro 1750, 2,5 km-ojn longa, randita per 456 arboj (preskaŭ ĉiuj tilioj, aliaj kaŭkazaj pinoj). Ankaŭ kuŝas etŝpura trako por aliri al fervojo-muzeo.



La kastelo de Nagycenk

KÖSZEG

situas sur altaĵo, inter lokoj okupitaj de la homoj de la polurita ŝtono kaj de la bronza epokoj, de la Iliroj, de la Keltoj kaj de la Romianoj. Reĝo Stefano la l-a konstruigis fortikaĵojn, kiujn oni ankoraŭ povas vidi. Ili konsistas el du partoj : la ekstera kastelo kaj la trapezforma ĉirkaŭremparo.

La urbo estas eksterordinare riĉa, ne nur je preĝejoj kaj domoj de stiloj baroka aŭ viena, sed ankaŭ je historiaj memoraĵoj. Kiel plej okcidenta urbo, nun limurbo kun Aŭstrio, kaj situanta je 200 m-oj super la marnivelo, ĝi estas fama kiel havanta la plej puran kaj freŝan aeron. Do, ne nur la jam cititaj popoloj venis, sed ankaŭ ĝermanoj, Hungaroj... kaj Kroatoj en apudaj vilaĝoj. La urbodomo estas barokstila kaj montras kvin blazonojn por memorigi la pasintecon de la loko. Krom muzeo pri apoteko, troviĝas historia muzeo en la kastelo, kaj multaj preĝejoj. Unu el ili (S. Emeriko) estas dediĉita al la Germanoj. En kelkaj katolikaj kaj en la luterana preĝejoj okazas regule diservoj por la Germanoj kaj la Kroatoj.

La urbo estis, laŭvice, germana aŭ hungara, kaj multe da bataloj okazis. La du ĉefaj estas : kontraŭ Solimano la 2-a, kiu volis, kun 100 000 soldatoj, marŝi ĝis Vieno. Nikolao Jurisics, kun nur kelkcentnombra servutula armeo, defendis la urbon dum 25 tagoj en 1 352 (bronza ŝildo memorigas tion). Kaj la dua estas liberecbatalo (1 703 - 1 707) gvidita de Ràko'czi. En tiuj du bataloj, la fortikaĵoj ludis gravan rolon. En la korto de la kastelo okazas teatraj kaj koncertaj aranĝoj. Kaj Placo Jurisics montras evoluon de la stiloj por loĝdomoj inter la 14-a kaj la 18-a jarcentoj. Kaj vere mirinda estas la Pordo de la Herooj, konstruita en 1932 por jubilii la venkon.

De 1836 ĝis 1848, diversaj industrioj kreskis, kaj poste stagnis. Fine de la dua mondmilito (la 29-a de marto 1945 estas tago de la liberiĝo ĉi-tie), oni rekonstruis la urbon kaj restarigis la industriojn.

Por ŝia helpo kaj ŝiaj dokumentoj, mi dankas S-inon HORVÁTA Judith, kiu ankaŭ akompanis nin en la urbo.

SZOMBATHELY.

Jam Keltoj loĝis en ĉi-tiu loko, kiam, en jaro 43 a.k. venis Romianoj, kiuj fondis la urbon "Savaria". Ĉi-tie loĝis pluraj imperiestroj de Klaudio ĝis Konstantino la Granda en 322. En 455, tertremo ruinigis la urbon. Sed en 1578, la urbo, nun nomita Szombathely ekestas centro de Departamento Vas, kaj , en 1777 episkopa sidejo. Tamen, estas en la 19-a kaj la 20-a jarcentoj, kiam la urbo kreskis: de 3 500 loĝantoj en 1815 ĝis 86 000 hodiaŭ.

Szombathely situas ĉe kruciĝo de du vojoj : la plilongiĝo de la "Via Appia" okcident-orienten, kaj la sukcena vojo de Mediteraneo ĝis Balta Marbordo.

Sur la ĉefa placo, de jaro 1 000 ĝis 1 300, okazis foiroj, do la nomo de la placo signifas "sabata-loko" ĉar la foiroj okazis ĉiusabate.

Krome, oni povas vidi restaĵojn de la

romiana epoko, ekzemple: ŝoseon (50 metrojn da refarita vojo), Izisan diservejon, kaj preĝejon S. Elizabeta (1 4-a jc), franciskanan monaĥejon (samtempan), preĝejon de la Dominikanoj (ĉ. 1670), episkopan palacon (18-a jc).

Oni finis la duturan katedralon en 1815. En aprilo 1944, bombado de Usonanoj detruis ĝian tegmenton kaj la pentraĵojn de la plafono. Pli ol cent homoj mortis en tiu momento, kaj oni devis atendi ĝis 1 977 por refari la tegmenton.

Antaŭ 1 940, Béla Bartók starigis muzik-lernejon en la malnova sinagogo, kiu, nun, funkcias nur kiel koncerthalo.

Fine, ni vizitis muzeon en kiu unu el la pentraĵoj estas vera studaĵo pri perspektivo. Viro kuŝanta sur sia dorso prezentas je la unua plano, piedojn kiuj aspektas ĉiam fronte al ni, kvankam ni preterpasas la bildon.
Nun, ni vizitos :

JÁK

La plej belan historian monumenton oni komencis konstrui en jaro 1 214, laŭ la romanika stilo, sed la konstruado haltis pro invado de la Tataroj. Poste, daŭriĝis gotikstile la konstruado. Do, la malalta parto havas dikajn murojn kaj embrazurajn fenestrojn, sed la volboj estas gotikaj kaj tre altaj. La tri navoj finiĝas per absido.

La portalo subportas triloban krucon, kiu estas emblemo de la Benediktanoj, memore al S.Patriko. Ambaŭflanke staras du turoj, sur kiuj estas krucoj kun kvar branĉoj. Ĉar la preĝejo situas sur altaĵo, oni vidas la turojn de 10 (eĉ 15) km kaj la krucoj aspektas veraj krucoj de la kvar kardinalaj punktoj.

La antaŭa parto de la portalo estas stranga: sur la grundo staras, ambaŭflanke leonoj, kaj super la volbo la timpano montras dekunu niĉojn. Ĉu la arkitekto eraris ? Krom Jesuo, nur dek apostoloj trovas sian lokon ĉi-tie. Do, en la fasada muro de ambaŭ turoj estas niĉoj por la aliaj apostoloj.

La baziliko estas dediĉita al Sankta Georgo, sed, ĉar ĝi estas abateja preĝejo, bapta, geedzĝa aŭ funebra ceremonioj ne licas. Do, vidalvide de la portalo staras kapelo, dediĉita al S. Jakobo, preskaŭ samstila,sed kun bulba sonorilturo, por ceremonii la laikojn.

KROMAJ KOMENTOJ

Unue, mi devas diri ke ĉiuj tagmanĝoj kaj vespermanĝoj estis tre bongustaj. La lastan tagon, de tablo aranĝita por bankedo, S-ro István GULYÁS festparolis tre bone, kaj, tiamaniere, li permesis al ni aplaŭdi kaj danki.

Due, kvankam multe da lokoj similas unu la alian, interese estas ke, vojaĝante, oni trovas diferencojn. Partoprenantoj de la 44-a kongreso en Münster eble memoras pri la vinpremilo en la kongresejo, tute simila estas tiu, kiun ni vidis en Sopron. Sed, tiuj, kiuj partoprenis la 47-an en Pécs, certe memoras, ke en iu kvartalo, la loĝantoj farbas siajn domojn per alia koloro por ke oni ne konfuzu kun tiu de la najbaro. En la nord-okcidenta regiono de Hungario, male, multe da loĝdomoj estas preskaŭ samkoloraj : okraj. La partoprenintoj de la 49-a, en Košice, certe rimarkis, ke, sur la centra strato, estis trako por tramo kiu funkciis en malnova tempo. En Sopron, oni provis starigi tramlinion, sed ne ekzistas vera centra strato, estas stratoj, kiuj ĉirkaŭas la kernon de la urbo, do, por iri de iu punkto al alia, la loĝantoj, kiuj bone konas la urbon, eniris domon kaj ties korton, trapasis pordeton, troviĝis en alia korto, kaj eliris el la nova domo por atingi la alian straton. Do la projekto ne sukcesis.

Se iu el vi vizitis Tulonon, vi vidis statuon "ĝenio de la maro" por kiu oni trovis serĉnomon. En Györ, por statuo de Kisfaludy, la loĝantoj trovis divinaĵojn : 1. Pro kio li ne surportas ĉapelon ? - 2. Kial li surportas mantelon ? - 3. Kiacele li havas kajereton kaj krajonon ? Jen, la respondoj : 1: ĉar li preterpasas preĝejon. 2 : malantaŭ li, estas Strato de la Vento. 3 : li rigardas la vojkruciĝon kaj notas la numerojn de la aŭtomobiloj kiuj ne trafikas laŭregule.

Nun mi devas danki, kaj ankaŭ gratuli S-rojn István GULYÁS kaj Imre FERENCZY, kiuj tre bone organizis kaj mem zorgis pri ĉi-tiu aranĝo. S-ro Gulyás tre ofte kalkulis la partoprenantojn, kaj feliĉe, ni perdis neniun. Mi memoras ke, en Parizo, S-ro Gulyás diris al mi : "Venu en la postkongreson, vi ne bedaŭros". Mi venis kaj mi ne bedaŭras.

Georges Meilhac

Fakesprimoj ĉe la fervojistoj

En IF 2000.3/4 kaj 2000.5 troviĝas rubriko *Faka lingvo en IF* . Tie Jaroslav DAVID, kunlaboranto en Terminara Sekcio de IFEF, atentigas pri pluraj misuzoj de fakaj esprimoj. Tia ago estas bonvena kaj daŭriginda. Kiel sekretario de Terminara Sekcio, mi aldonas kelkajn necesajn klarigojn.

La 13-voluma FERVOJA TERMINARO de 1997 ebligas kompari milojn da terminoj en Esperanto kaj 13 naciaj lingvoj. Tamen ne enestas difinoj. Tiu manko ofte kaŭzas miskomprenon kaj misuzon. Por bone kompreni bazajn - ankaŭ multajn fervojfakajn - terminojn, taŭgas PIV kiel difinvortaro. En aprilo 1998 nia Terminara Sekcio finreviziis la fervojfakajn nociojn de tiu verko. Ni esperas, ke la nova PIV-eldono baldaŭ aperos. Jen klarigoj pri kelkaj traktitaj terminoj :

Itinero

La termino estas uzata por 3 diversaj nocioj. Laŭ PIV, ***itinero 1*** estas tutajo de la irotaj vojoj inter la deirpunkto kaj la celo de vojaĝo, veturo ktp. Tiun ĝenerallingvan nocion DAVID menciis en IF 2000.3/4. ***Itinero 2*** estas faka nocio de geodezio kaj topografio. Laŭ modifita difino, la fervojfaka nocio ***itinero 3*** estas sinsekvo de trakoj kaj trakforkoj en stacio aŭ disforkejo, por regulaj trajn- aŭ manovraj veturoj (vidu la bildon).

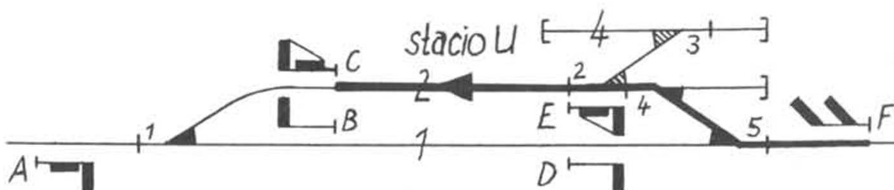
DAVID menciis tiun nocion en IF 2000.5. Iama propono, anstataŭigi la fervojan terminon *itinero (3)* per *raŭto* (laŭ PIV evitinda vorto), ne estis akceptata de plimulto.

Relvojo / fervojlinio

Jaroslav DAVID ripete rekomendis uzi la vorton *relvojo* anstataŭ *fervojlinio*, se temas pri fervoja konstruaĵo inter lokoj.

Vere, PIV enhavas 9 nociojn kun la termino *linio* , sed neniun temantan pri konstruaĵo. Interesaj por ni fervojistoj estas la nocioj ***linio 1*** kiel unudimensia kontinua aro da punktoj, kaj ***linio 7*** kiel trafikservo, regule funkciiganta veturilojn ktp laŭ difinita kurso. La vortkunmetaĵo ***fervojlinio*** en PIV ne estas traktita, sed ĝi tie troviĝas en difintekstoj, ekzemple ĉe *kantono* . Laŭ la modifita PIV-difino, ***relvojo*** estas bazelemento de relaj transportsistemoj, ebliganta veturilmovojn. Ĝi konsistas el subkonstruaĵo (talusoj, tranĉeoj, tuneloj ktp), surkonstruaĵo (balasto, trakoj, trakaparatoj) kaj pontoj.

Nepre necesas atentigi pri diversa gramatika analizo de ambaŭ vortoj *relvojo* kaj *fervojo* . La substantivo *relvojo* estas duelementa. Ĝi signifas vojon el reloj. Sed la termino *fervojo* ne signifas vojon el fero, sed signifas specialan transportsistemon, kiu inkludas kaj infrastrukturon (relvojojn, aliajn konstruaĵojn, elektrajn



Trajn-envetura itinero (3) per signalilo F sur trakon 2 tra trakforkoj 5 - 4 - 2

instalaĵojn) kaj veturilojn kaj funkciigadon. Pro tio mi proponis al PIV-responsuloj, deklari la vortojn *fervojo, tramvojo, magnetvojo* unuelementaj radikvortoj.

Uzante la vorton *relvojo* , oni konsideru, ke ne nur fervojo, sed ankaŭ aliaj relgvidaj transportsistemoj (tramvojo, funikularo) havas siajn relvojojn. Ekzemple, se trako de tramvojo ne estas enkonstruita en ŝoseo, sed troviĝas aparte, estas uzata la termino *propra relvojo* . Do por klare esprimi relvojon de fervojo, necesas vortigi : *fervoja relvojo* .

Kvankam laŭ DAVID la termino *relvojo* ĝustas por esprimi koncernan konstruaĵon inter lokoj, tamen uzo de la vorto *fervojlinio* en senco de *linio 1* ankaŭ eblas, se oni volas akcenti ne la materian konsistaĵon sed ties linio-forman geografian pason inter determinitaj punktoj. Jen ekzempla teksto : Dum la ekskurso ni rigardos la unuan elektrizitan fervojan relvojon en meza Eŭropo. Tiu fervojlinio havas sian nulpunkton en Tábor kaj sian finon je kilometro 24 en Bechynê. Ebla difino tekstas : *Fervojlinio estas fervoja relvojo, planimetrie laŭlonge determinita inter komenca kaj fina punktoj.*

Pri uzo de la PIV-nocio *linio 7* jen alia ekzemplo: Inter la kongresejo kaj la hotelo uzu la tramlinion 4. Ĉi tie temas ne pri konstruaĵo, sed pri aranĝita servo per tramoj (veturiloj de tramvojo) laŭ horaro. Taŭga precizigo de la vorto *linio* laŭ tiu sepa senco, estas la termino ***kurslinio*** .

Trajnunuo

En la 52-a IFEF-kongreso, Terminara Sekcio decidis la terminon ***trajnkompleto*** por tutaĵo de veturiloj de trajno. Se lokomotivo trakcias vagonaron, trajnkompleto estas vagonaro plus lokomotivo. Se la trakciilo estas motorvagono, trajnkompleto kaj vagonaro (motorvagonaro) estas identaj.

La vorto *trajnunuo* ne taŭgas por la nocio, ĉar ne temas pri abstrakta kvanto, rigardata kiel elementa nombro de trajno (trajno = laŭplana aŭ laŭordona okazo).

Larĝo-ŝpuro

La ĝusta termino por ŝpuro pli larĝa ol 1435 mm, estas ***larĝa ŝpuro*** . La substantivo *larĝo* esprimas dimension, egale ĉu ĝi superas ordinaran grandon aŭ ne. Do ankaŭ mallarĝa ŝpuro havas sian larĝon. La adjektivo *larĝa* esprimas pli ol ordinaran dimension.

Aŭtotrajno

Por transporti aŭtomobilojn per trajno, ekzistas 3 ĉefaj specoj: transporti per vartrajno novajn aŭtojn el fabriko, transporti person-aŭtojn de kunveturantaj pasaĝeroj per aŭto-pasaĝertrajno, kaj transporti kamionojn per trajno de „surtraka ŝoseo“. Sekve la vorto *aŭtotrajno* ne sufiĉe klare esprimas, pri kio temas.

Motortrajno

Por esprimi ke trajno (okazo!) funkcias per motorvagono, do ne per lokomotivo, necesas vortigi: ***motorvagona** trajno* , ĉar dizelaj kaj elektraj lokomotivoj ankaŭ enhavas motorojn. Se temas pri tutaĵo de vagonoj (materia konsistaĵo!) de motorvagona trajno, taŭgas la termino ***motorvagonaro*** . La koncerna korekto de PIV estas proponita.

Heinz Hoffmann,
Sekretario de Terminara Sekcio ĉe IFEF

GRATULOJN
Ricevante mondonacon de s-ro Rolf TERJUNG el Germanio, IFEF sincere dankas la doninton.

Jarkonferenco en Ĉeĥio

Ĉeĥa L.A. de IFEF aranĝis de la 22-a ĝis la 24-a de septembro 2000 en Kamenice nad Lipou sian 34-an jarkonferencon.

Partoprenis eksterlandaj gastoj el Aŭstrio kaj Hungario, reprezentanto de Ĉeĥa Landa Konsilantaro de FISAIC ĉe Ĉeĥaj Fervojoj (CD), s-ino Anna Abelovska kaj Vp de UEA, s-ro Petro Chrdle.

Dum vendreda laborkunsido ni pritraktis niajn agadojn kaj planon por venonta jaro. La ĉefa tasko estos bona organizo de nia 53-a IFK en TÁBOR en kunlaboro kun firmao KAVA-PECH kaj Ĝenerala Direkcio de Ĉeĥaj fervojoj, kies ĝenerala direktoro inĝ.Vojtech Zelenka akceptis fariĝi la ĉefa protektanto de la kongreso.

Menciindas, ke Ĉeĥa LA de IFEF estas ununura LA, kiu sukcesas organizi por siaj membroj kun subteno de Landa Konsilantaro de FISAIC ĉiujare eĉ du konferencojn - printempan kaj aŭtunan.

Sabate antaŭtagmeze oni traveturis parton de privata mallarĝŝpura fervoja linio Jindřichuv Hradec - Obratan ; en fervoja stacio Jindřichuv Hradec trarigardis aranĝon de la stacio kun veturilparko kaj poste, sub la gvidado de Ladislav Lani, ni admiris vidindaĵojn de la venontjare proponota ekskursebla urbo de IFK - Jindřichuv Hradec.

Vespere oni aŭskultis fakprelegon de Jindřich Tomišek pri regionaj mallarĝŝpuraj fervojlinioj, 33 km-ojn longa linio Jindřichuv Hradec - Nova Bystrice, konstruita en 1897 kaj 46 km-ojn longa linio Jindřichuv Hradec - Obratan, malfermita al trafiko 24.12.1906, ambaŭ kun aŭstria norma mallarĝa ŝpuro de 760 mm.



Vaporlokomotivo U47.001

Ĝis nun tie ĉi laŭhore funkcias krom aliaj trajnoj ankaŭ historia trajno kun lignaj vagonoj de la 3a klaso el jaroj 1900-1908 kaj vapora lokomotivo de neordinara Malleta konstrukcio U 47.001 kun kvar vaporcilindroj, fabrikita en germana firmao Henschel en 1907.

Temas pri la unua kazo en novtempa historio de la fervojoj en Ĉeĥio, kiam vaportrajnoj publike veturas sur trakaro, kies ekspluatanto ne estas Ĉeĥaj Fervojoj (CD).

Post la prelego oni spektis interesan videofilmon pri la ambaŭ mallarĝŝpuraj fervojoj.

Dimanĉe antaŭtagmeze oni laŭplane interkonatiĝis sub la gvidado L.Lani kun la gastiganta urbo Kamenice nad Lipou kaj ties vidindaĵoj.

Menciinde estas, ke en loka fervoja stacio troviĝas krom flankremizo por trakciiloj ankaŭ lasta presmaŝino por kartonaj fervojaj biletoj. Por ĉiuj partoprenantoj de la konferenco oni presis specialajn memorbiletojn en la ĉeĥa lingvo, kaj ankaŭ en Esperanto.

Jindřich Tomišek

La Fervojo en Israelo

Kiel konate, la Universala Kongreso de UEA 2000 (UK) okazis en Tel-Avivo en Israelo. Mi restis 15 tagojn en la lando (UK kaj postkongreso) kaj uzis tie dufoje la fervojon, sed nur mallongajn partojn : de Tel-Avivo Merkaz (= Centra) al Tel-Avivo Hashalom kaj de Hajfo Bat Galim al Hajfo Merkaz. Sed jam en la jaro 1969 mi estis veturinta fervoje de Hajfo al Tel-Avivo kaj reen. Mi priskribas nun, kion mi vidis kaj aŭdis pri la tiea fervojo kaj aldonas indikojn el leksikonoj, almanaĥoj kaj ĵurnaloj kaj aŭdis informojn de la vojaĝgvidantoj. La nomojn de la lokoj mi prenis el la "Poŝatlaso de la Mondo", se ili estas indikataj en ĝi, se ne : el la Dua Bulteno de la UK aŭ el israelaj mapoj.

La ĉefa nuna relvojo en Israelo estis iam parto de la itinero Bejruto al Kairo/ Egiptujo tra la iama Palestino resp. la nuna Israelo kaj la Gaza-strio, do de la nuna Israel Railways (IR).

Israelo ne havas kaj neniam havis kunligon fervojan al alia(j) lando(j). Pro tio la tiea fervojo ne estas membro de UIC, sed nur observanto. La trakoj estas normalŝpuraj. Mi tie nur vidis betonajn ŝpalojn. La vagonoj ne portas la kutimajn signojn. Tamen ekzistis etŝpura relvojo de Dero/Sirio al Hajfo kaj Nablus (vidu la mapon) tra la valo de la rivero Yarmuk (= Jarmuk), kiu formas parte la landlimon inter Sirio kaj Jordanujo. Ĝi ne plu estas funkcianta ekde la fino de la unua milito inter la arabaj ŝtatoj kaj Israelo en 1948, do pro politikaj kaŭzoj. En la valo de la rivero Yarmuk sur la israela parto postrestas tamen minimume du fervojajn pontojn, kiujn tiam la fervojo uzis ; reveturante de la Golan-altebenaĵo mi vidis ilin tra la aŭtobusa fenestro. Ne estas klare, kial la israelanoj ne uzis sian parton - de Hamat Gader tra Afula al Hajfo - sed ĝin malmuntis.

La pasaĝera trafiko funkcias inter Naharija kaj Bersevo, inter Tel-Avivo kaj Hajfo sur dutraka relvojo. Veturas laŭ la horaro multaj trajnoj, malpli de vendredo vespere (= ŝabato) ĝis sabato vespere. Ekzemple inter la du stacioj de Hajfo veturas tri trajnoj de 22 ĝis 23 h. La trajno, kiun mi uzis en Tel-Avivo estis klimatizita kaj plenplena, eble pro ŝabato kaj ĉar multaj gesoldatoj enestis. La biletoj vendiĝas ankaŭ el aŭtomatoj. Antaŭ la ekveturo oni devas ilin enŝovi en aŭtomatojn, kiuj ilin redonas (laŭ la sistemo de la metroo en Parizo, ekzemple). Ĉar dum miaj ambaŭ veturoj la prezo estis 4,50 ŝikloj (≈ 2,50 DEM) kaj temis nur pri veturo de unu stacio al la alia, mi supozas ke temas pri la minimuma tarifo. Sur la vagonoj mi ne vidis indikojn pri diversaj klasoj, do verŝajne ili ne ekzistas. En Tel-Avivo aldone sidis malantaŭ la aŭtomata eniro kontrolistoj, kiuj ekvalidigis la biletojn per pinĉiloj.

Veturante al Hajfo dum la postkongreso, mi vidis tra la fenestro de la aŭtobuso la relvojon kaj ankaŭ veturantajn pasaĝertrajnojn. Unu el ili havis ok vagonojn. La ekstera koloro de la modernaj vagonoj estis blua. Dekstre de ambaŭ trakoj staris ĉiam du signaliloj, el kio mi konkludas, ke eblas uzi ilin kiel trakutiligo ambaŭsenca. Ankaŭ ekzistas senmoveblaj signaliloj, kiuj nur montras literon hebrean.

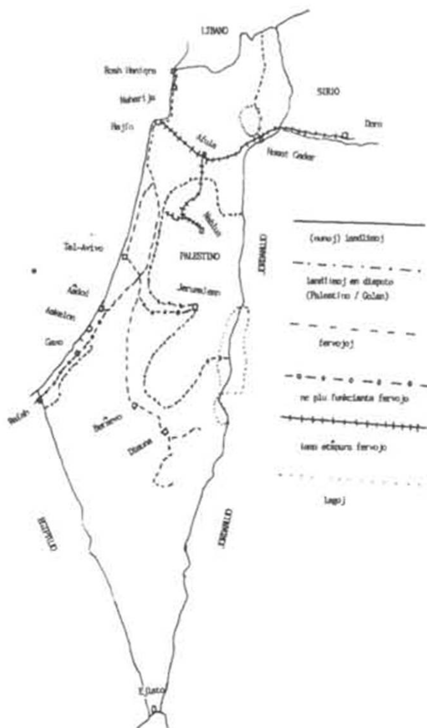
En la norda parto de la lando la trafiko ĉesas en Naharija, sed la unutraka relvojo plu kondukas ankaŭ norde de ĝi, sed ne ĝis la iama limpunkto al Libano Rosh Haniqra (= Roŝ Hanikra). Tie oni povas viziti du tunelojn, tra kiuj la fervojo veturis ĝis 1948, kiam la hebrea milico Palmach detruis tie la pontojn inter la grotoj, por eviti la invadon

de la libana armeo pere de la fervojo. Tiu ejo apud la maro proksime al la du tuneloj nuntempe ebligas viziti grotojn, atingeblajn per funikularo. Ĝi estas ofte uzata por turismaj celoj. En la tunelo 1 (vidu la skizon) nun troviĝas kiosko por trinkaĵoj, en la tunelo 2 staras kiosko kaj kinejo. Sur flanka muro inter ambaŭ tuneloj atentigas ŝildo pri la konstruistoj de la tiama fervojo : novzelandaj fervojistoj (1942). Malantaŭ la horizontala muro je la fino de la tunelo 2 troviĝas jam Libano.........La longo de ambaŭ tuneloj mezuras ĉirkaŭ 250 m-ojn. La israelanoj jam pripensas renovigi la relvojon al Bejruto (120 km) kaze de la sopirota packontrakto kun tiu lando. En ambaŭ tuneloj troviĝas restaĵoj de la fervoja trako, sed mia mezurado ne rezultis preciza : 143,5 cm-oj, ĉar la reloj kuŝas ekde pli ol 50 jaroj en betono kaj estas verŝajne, ke maŝinoj suprenveturis kaj plilarĝigis la relojn iomete. Post la rekonstruo de la relvojo kun Libano estos ankaŭ okazo por aniĝo de la israela fervojo al UIC.

Fervoja konekto de Tel - Avivo al Jerusalemo ekzistis ĝis ĉirkaŭ antaŭ du jaroj kaj poste la pasaĝera trafiko ĉesis. Laŭdire la kaŭzo estas ke la tiea relvojo tre kurbiĝas kaj pro tio la trajnoj bezonis pli ol la duoblan tempon kiel la aŭtobusoj. Ankaŭ la stacio en Jerusalemo ne situas en la urbomezo. Oni intencas nun, senkurbigi la relvojon kaj per tio fari ĝin pli rapida aŭ uzi ĝin nur por turismaj celoj, do kiel muzea fervojo.

En la sudo finiĝas la pasaĝera trafiko en Berŝevo kaj la vartrafiko kondukas transen laŭ israela mapo en du branĉtrakoj ĝis du ne nomitaj lokoj sude de Dimona, supozeble al minejoj.

La linio de Tel-Avivo al Gaza kaj Rafah (Palestino) tra Asdod kaj Askelon estas interrompita sude de Aŝkelon. En Hajfo ekzistas la ununura metroo en Israelo ; fakte ĝi estas subtera funikularo kun la nomo Carmelit de la supro de Hajfo



(monto Carmel) al la urbokerno, de kie mi poste uzis trajnon. En Hajfo ankaŭ ekzistas fervoja muzeo ; en ĝi troviĝas la unua lokomotivo, kiu en Israelo moviĝis.

La nuna reto de la IR longas 526 km-ojn (1998). Oni planas konstrui sekvajn novajn relvojojn de Berŝevo al Irbid (Jordanujo).

Resume : La kontaktkunvenon de IFEF dum la UK en Tel-Avivo ne partoprenis israelaj fervojistoj esperantistaj. Tio permesas supozi ke ili ne ekzistas. Verŝajne pro tio vi devas esti kontenta per tiuj informoj - aŭ mem veturi al Israelo por esplori pliajn detalojn .....

Walter Ullmann / DE

Ĉina fervojo efektivigis por la tria fojo rapidigi la trajnojn

Ekde la nul-horo, la 21-an de oktobro ĉijare, ĉina fervojo praktikis sian novan horaron. La horaro montris, ke sur la ĉef-linioj en la tuta lando, la trajnoj plirapidas.

Konforme al la disvolviĝo de la nacia ekonomio en la venonta 21-a jarcento, ĉina fervoja ministerio decidis, ke la ĉina fervojo devas esti pli rapida por stimuli la modernan konstruon de la ĉina fervojo. La 1-an de aprilo 1997 kaj la 1-an de oktobro 1998, ĉina fervojo jam du foje plirapidis. En tiu tempo la pasaĝera trajno povis starti matene kaj atingi la celstacion vespere, aŭ povis starti vespere kaj atingi la celon matene por distanco de 500-1000 km-oj.

La ĉefaj linioj troviĝas en la orienta parto de Ĉinio, t. e. Beijing-Harbina linio, Beijing-Guangzhou-a linio kaj Beijing-Shanghai-a linio. Tiuj linioj estas 3 vertikalaj trunkaj linioj. Ĉijare rapideco trioblis. La ĉefaj linioj en la okcidenta parto de Ĉinio estas : Longhai-Linio (de la marurbo Lianyungang ĝis Lanzhou), Lanxin-linio (de Lanzhou ĝis Urumuqi(ĉef-urbo de Xinjiang Ujgur-Autonoma Regiono), Zhegan-linio (de Hangzhou gis Nanchang) kaj Jingjiu-linio (de Beijing gis Kowloon). Tio estas profit-dona por la ekspluatado de Okcidenta parto de Ĉinio, kaj faros la Azia-Europan Kontinentan Ponton la sekura, rapida, rekta vojo de fervojo.

La rapideco de la trajno en Lanzhou-Urumuqi Linio povas atingi 140km/h por distanco de 3774 km-oj, kaj la vetura tempo nur ĉirkaŭ 48 horoj mallongiĝis je pli ol 12 horoj. La rapideco de trajnoj povas atingi 120km/h de Beijing ĝis Nan-chang de la Jingjiu-linio kaj en la parto de Zhegan-linio. Ili estas speciala rapida trajno T 1--998, rapida trajno K 1--998 kaj ĝenerala pasaĝera trajno1001--8998. En la nova horaro funkcias 1250 paroj da trajnoj ; ili pli multiĝis je 142 paroj da trajnoj kompare kun tiuj en la pasinteco.La vartrajnoj laŭ la sekcioj funkcias 13298 paroj da trajnoj, plimultiĝis je 624 paroj kompare kun tiuj en la antaŭo. Oni faris multe da laboroj por rapidigi la ĉinan fervojon : ripari la vojojn, ŝanĝi altrapidajn trakforkojn, bonigi la sekuran metodon en la fervojo-pasejoj, reguligi trakforkojn. La sekureco de trajnveturado estas garantiita.

La sonorilo de la nova jarcento sonoros, la ĉina fervojo marŝas al la novjarcento per la nova disvolva pensado, nova operacia rapideco kaj nova teknika instalaĵo. La ĉina fervojo en la 21-a jarcento antauen-paŝegos al la nova kaj pli alta rapideco.

Li Sen, prezidanto

de Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio



Eblas viziti la TTT-paĝaron de IFEF kaj de la Franca Fervojista Esperanto Asocio per jena TTT-adreso : "HTTP://perso.wanadoo.fr/esperanto/ffea.htm"

Granda amo : "Fervojo" Libertempa kampo prezentas sin

La ŝatokupa grupo "Historia Fervojo/Modelfervojo/Fervoja Historio" membro en la "Fonduso Fervoja-Sociala-Asocio", (Stiftung Bahn--Sozialwerk = BSW), fondiĝis en 1994. En la DB kaj DR ekzistas jam ek de multaj jaroj libertempaj grupoj, kiuj okupas sin kun granda entuziasmo pri la valora historia heredaĵo de la Germanaj Fervojoj. Ankaŭ amikoj de la malgranda mondo sur reloj, la modelfervojistoj kaj la "esplorantoj" de la fervoja historio trovis en BSW komunan hejmon.

Nuntempe en Germanio ekzistas 171 tiaj grupoj kun pli ol 5000 membroj. Dum okazaĵoj kaj festoj de la entrepreno "Germana Fervojo" (DB) multaj grupoj aktive kunlaboras. Sed ankaŭ memstaraj modelfervojaj ekspozicioj kaj konstru-seminarioj por modelfervojoj trovas grandan intereson en la ĝenerala publiko.

Dufoje jare aperas 54-paĝa broŝuro, ellaborita de volontuloj, kiu estas tre ŝatata de ĉiuj kulturaj grupoj en BSW.

Nun ni serĉas "parencajn grupojn" en membrolandoj de FISAIC. Bonvolu respondi kaj skribi al :

Rolf Terjung
Finkenschlag 68
47279 Duisburg
Germanio

aŭ al

Dieter Koschmann,
Karower Chaussee 119
13125 Berlin
Germanio

La historio de tunelo sur la bergen-fervojo

Granda parto de la fervojo iras trans montaro, kaj la plejsupro situas iom pli ol 1 300 m-ojn super la maro. Konstruiĝis pli ol 200 tuneloj, la plej multaj sur la okcidenta flanko de la montaro, ankaŭ la 5 311 m-ojn longa Gravhalstunelo, tiam la plej longa en Nord-Eŭropo.
La monto konsistas el malmolega granito, kaj montriĝis ke la tiutempaj laboriloj-kaj-metodoj, martelegoj, bariloj kaj muskolo-partoj ne taŭgis. Oni devis utiligi hidraŭlikajn kaj pneŭmatikajn bormaŝinojn, kaj la tunelkonstruantoj ne havis sperton por ili. Pro tio alvenis Italaj tunelkonstruantoj, kiuj estis spertuloj. Post la instruado pri ĉi tiuj kreviĝmetodoj, la norvegaj tunelkonstruantoj fariĝis same spertaj.

En oktobro 1895 komenciĝis la konstruado en la okcidenta parto kaj en oktobro 1896 en la orienta finaĵo de la tunelo.

La 6an de julio 1902 la konstruantoj de ambaŭ finaĵoj renkontiĝis en la tunelo. Por ĉi tiu grava evento ĉeestis pluraj eminentaj personoj. La Gravhalstunelo iras kelkloke en kurboj, kaj de la okcidenta finaĵo ascendas ĝis la orienta parto. Pro la bonega projektado de la inĝenieroj la diferenco inter la mezpunktoj de la tunelo de ambaŭ direktoj estis iom malpli ol 1 4 centimetroj. Aplikiĝis 37 000 labortagoj kun po 10 horoj, 225 000 kilogramoj da dinamito, 500 kilometrojn da meĉoj, kaj boriĝis 250 kilometroj da truoj. La 31an de aŭgusto 1905 veturis la unua lokomotivo trans la tunelo.

Eltiraĵo de libro eldonita okaze de la 50-jara jubileo de la Bergenfervojo en 1959.

ODD KOLBREK

Mediprotekta Fervojo :Strebo de hongkong-a okcidenta fervojo

En la nuna mondo media protekto, iom post iom, fariĝas la fokuso zorgata de homoj. La Hongkong-a Okcidenta fervojo, ekkonstruigita la 26-an de oktobro 1998, plene prenas en kalkulo tiun ĉi problemon en sia projektado.

La konstruo de la Okcidenta fervojo celas kontentigi la bezonon de eksterenveturada trafiko por la loĝantoj en nord-okcidenta parto de Hongkong. Pro tio ĉiuj naŭ stacioj krom Jintian-stacio laŭ la fervojo situas en la prosperaj distriktoj kaj densaj loĝkvartaloj. En Hongkongo, kie la denseco de loĝantaro estas unu el la unuaj en la mondo, estas malpermesite konstrui fervojon, detruantan ekologian medion, kaŭzantan polucion kaj bruon, okupantan grandan areon da tero. S-ro Peng Haozhi, direktoro pri konstruado de Jiulong-Guangzhou-a Fervoja Kompanio, diris, ke la Okcidenta fervojo estas elektrizita kaj ĝi helpos protekti medion. Post la finkonstruado, la Okcidenta fervojo anstataŭos 2500 aŭtobusojn ĉiutage kaj ege malmultigos ellasitan gason el aŭtoj, t.e.malmultigos pli ol 8 tunojn da atmosferaj poluciaĵoj ĉiutage. Tio helpos plibonigi la staton de atmosfera polucio en Hongkongo. Sed tio ne sufiĉas. La Okcidenta fervojo estas bazita sur media protektado kaj en projektado, kaj en konstruado, kaj en funkciado. Oni aplikas diversajn rimedojn por decidi konstrui la medi-protektan fervojon.

Han Zuwu
Vicprezidanto de
Ĉina Fervojista Esperanto-Asocio

Projektadoj supertera kaj subtera

La Okcidenta fervojo komenciĝas en Qinzhoujie kaj finiĝias ĉe Tunmen kaj longas 30.3 km-ojn. La fervojlinio sur 45 procentoj (13.5 km-oj) superiĝas per supertera formo, ekz. la parto de la fervojo Jintian Yuanlang - Langping- Tianshuiwei - Tunmenbei -Tunmen. La surfaco de viadukta fervojo estas konstruita per refabrikitaj betonkonstruaĵoj. La antaŭfabrikitaj konstruelementoj estas faritaj kolekte, transportitaj en la konstruejon kaj kunkonstruitaj por ŝpari tempon kaj spacon.

Krome, sur preskaŭ 38 procentoj de la linio (5.4 km-ojn longa) eniras sub la teron per tuneloj, nome la 5.5 km-ojn longa Dalan - tunelo kaj 3.4 km-a Kulqing- tunelo. La surtera linio okupas 18 procentoj de la totala longo (5.4 km-oj), sed 8 procentoj el ĝi (2.4 km-oj) trapasante tra la urba distrikto estos konstruita per fermita strukturo por malaltigi bruon kaj protekti sekurecon de la personoj. La aliaj 10 procentoj el ĝi (3 km-oj) situas en la malofta kamparo kaj montdeklivo de Jintian, tie estos konstruita vagonejo de la Okcidenta fervojo, estos trakmetitaj funkciaj linioj de riparado, dislokado kaj haltado.

La lokalizada projektado ne nur malgrandigas la okupon de kara tero, sed ankaŭ malfortigas la influon kaj detruadon de ĉirkaŭaj distriktoj kaj medio.

La Okcidenta fervojo estas elektrizita. La elektrizita trajno estos instalita per regenera bremsilo, kaj ricevos la plej parto da fortoj bezonataj por la funkciado de funkciiga trajno kaj estos reenmetita al la transmisiila sistemo de potenco, por ke trajno reduktu la elspezon de energifonto. Energiŝparado alisignife estas mediprotekto.

Han Zuwu

Honorigitoj

Kiam IFEF distingas membron per honora membreco aŭ FISAIC per medalo, ni priskribas tion en IF. Sed kiu memoras ĉiujn ricevintojn ! Tial ni jen publikigas liston de nun vivantaj honoraj prezidantoj kaj membroj, honorigitoj per FISAIC-medalo kaj membroj de la Honora Patrona Komitato de IFEF.

Honora prezidanto			**Jaro**
Giessner Joachim	Germanio		1990
Engen Per	Norvegio		1998
Honoraj membroj			
Kruse Elfriede	Germanio		1980
van Leeuwen Willem	Nederlando		1980
Engen Per	Norvegio		1988
Babička Jaromir	Ĉeĥio		1991
Olsen Henning	Danio		1995
BarnickelWillem	Germanio		1996
De Sutter Lucien	Belgio		1997
Sredić Gvozden	Jugoslavio		1997
Honora membro de FISAIC			
Giessner Joachim	Germanio		2000
Honorigitoj per FISAIC-medalo		**medalspeco**	
Geroldinger Johann	Aŭstrio	ora	1967
Hunkeler Hans	Svislando	bronza	1967
Giessner Joachim	Germanio	ora	1970
Kruse Elfreide	Germanio	ora	1975
Bengtsson Harry	Svedio	bronza	1976
van Leeuwen Willem	Nederlando	ora	1979
Sredić Gvozden	Jugoslavio	ora	1986
Hartig Heinz Dieter	Germanio	ora	1988
Robiolle Pierre	Francio	ora	1994
Hauge Henning	Danio	ora	1996
Engen Per	Norvegio	ora	1998
Honora Patrona Komitato de IFEF			
Ceci Pasquale	Italio	Direktoro de Dopolavoro Ferroviaro, Bologna	1970
D-ro Inĝ Azzi Giordano	Italio	Honora Membro de UEA, prezidanto de itala Esp-Federacio	1972
D-rino Boulton Majorie	Britio	Universitato Oxford	1977
Inĝ Rodak Aleksander	Pollando	Ĉefdirektoro de fervoja direkcio Katowice	1987



Nekrologo

Dezső RAJHONA.

La membro de la Budapeŝta Centra Fakgrupo de HFEA mortis la 17-an de septembro 2000 en sia 90jara aĝo. Kvankam profesie li ne estis fervojisto, tamen dekomence dum kvar jardekoj li estis entuziasma membro de la Budapeŝta Fervojista Fakgrupo, eĉ plurfoje li faris teknikajn fakprelegojn en la klubo, kelkfoje li verkis fakajn artikolojn por la revuo Hungara Fervojista Mondo.

Mihály D-ro SZEGEDI (nask. 30. 09. 1925) mortis la 11-an de oktobro. Longdaŭre li suferis pro gravaj malsanoj. Li laboris ĉe la Ĝeneraldirekcio de MÁV kiel jura ĉefkonsilisto en la posteno jura vic-fakestro. Li estis esperantisto de jaro 1961, membro de la Budapeŝta Centra Fervojista Fakgrupo, pli frue prezidanto de tiu kaj vicprezidanto de la landa asocio ; membro de IFEF. Li organizis kaj - dum jardekoj - gvidis la hungaran sekcion de la Terminara Komisiono de IFEF. En la revuo Hungara Fervojista Mondo li ofte aperigis fakajn artikolojn pri fervojaj novajoj. Okaze de diversaj aranĝoj de hungaraj fervojistaj esperantistoj en Hungario, li aranĝis ekspoziciojn pri la faka laboro kaj historio de hungara fervojista Esperanto-movado. Per siaj penadoj li akiris internacian reputacion de IFEF. En la jaro 1987 li estis distingita per Honorinsigno de HEA".

Miklós SZUHAY (nask. 30. 09. 1922.) mortis la 7-an de septembro 2000. Li estis oficisto, de la komerca servo de MÁV kaj li laboris en la Budapeŝta Fervojdirekcio. Li estis kunfondinto kaj longdaŭre estrarano de la Fervojista Fakgrupo de Budapeŝta Fervojdirekcio, dekomence membro de IFEF. Entuziasme li kunlaboris en la organizo de fervojistaj Esperanto-aranĝoj. Dum la lastaj 25 jaroj li estis tre grave malsana, kvazaŭ ne movkapabla, tamen ĝismorte li ne interrompis la kontakton kun la Esperanto-movado.

Ni konservas ilian memoron, kaj ni kondolencas al la funebrantaj familianoj.

"Hungara Fervojista Esperanto Asocio"

Franz WAGNER.

Mi jus eksciis la forpason, la 21-an de junio, de nia aŭstra amiko Franz Wagner. Pro kancero li jam de longe ricevis operacion, sed diskrete ne volis malgajigi siajn gekonatojn, do neniam parolis pri tio. Korpon li donacis al Universitato de Innsbruck, pro tio nenia ceremonio okazis.



Ni konatiĝis en 1959, en lia urbo Linz, dum IFEF-kongreso, kaj de tiam renkontiĝis preskaŭ ĉiujare dum la sekvintaj kongresoj, kaj poste dum la skisemajnoj.

Naturamiko, amanto de "siaj" montoj, ĉiam li ŝajne estis survoje. Vintre, tuj kiam neĝis li saltis sur siajn skiojn. Somere lia granda feliĉo estis geamikoj. Multaj francoj (i.a. Gérard Horn, J Mevel kaj mi) profitis lian gvidadon ĝis la plej suproj, admiris kun li sovaĝajn bestojn kaj pejzaĝojn.

Li tiom emfazis pri la beleco de la aŭstra montaro kaj de ties neĝo, ke, kiam en 1962 la freŝbaptita franca junularo-asocio volis aranĝi internacian renkontiĝon por devigi siajn membrojn paroli esperante, tuj oni pensis pri skisemajno en Aŭstrio. Franz multe helpis por la organizado kaj la restado, en Landeck. Bonega skianto, li sperte instruis la komencantojn, multaj el ni, ni ŝuldas al li nian sciadon. Vespere li aranĝis senfinajn ludojn, kiuj certe restos en la memoro de la partoprenintoj.

Pro sia malsano, li ne povis, pasintan vintron, ĉeesti la aranĝon en St FrançoisLongchamp, en francaj Alpoj, sed tutcerte estas li, kiu partoprenis en la plimulto da skisemajnoj.

Francio tre allogis lin, li ofte vizitis Parizon. Ni eĉ retrovis lian subskribon sur la Ora libro de la "Tri Koboldoj", la fama kabaredo gvidata de Raymond Schwartz komence de la jaroj 1950.

Adiaŭ Franz, viaj amikoj ne forgesos vin

Josette VONAY

IFEF kompatias kaj al la familianoj prezentas siajn sincerajn kondolencojn.

JUBILEO

D-ro Imre Ferenczy lernis Esperanton antaŭ 50 jaroj. En la jaro 1955 li estis kunfondinto de la Hungarlanda Esperanto-Konsilantaro. Komence, li laboris en la junulara movado ĉe IFEF inter 1962-1970. Poste, li aktiviĝis en la medicinista movado : ekde 1973 kiel sekretario, kaj ekde 1984 kiel prezidanto de la Universala Medicina Esperanto - Asocio li funkcias. Komitatano de UEA (por UMEA), e+kde 1974 li partoprenis ĉiujn Universalajn Kongresojn.



Fervojistoj dum la komitatkunsido de UEA en Seulo.

D-ro Ferenczy, kiel medicinisto dum la IFEF kongresoj okazintaj en Hungario gvidis la sanitaran servon kaj kiel radioamatoro funkciigis dumkongresan radiostacion.

Lajos Sleiner

Fervoja Koresponda Servo
S-ro PORUPKA Sorin
Mihai Bravu 32/2
RO-6200 Galati
Se vi deziras utiligi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)on, kaj pri kiaj temoj ktp.
Aldonu, se eble, internacian respondkuponon.
Se tio ne eblas, aldonu poŝtmarkojn vendeblajn en Rumanio.



INTERNACIA FERVOJISTO
53-a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de **Internacia Fervojista Esperanto-Federacio**

Redaktoro : Jean Ripoche
6 rue des Platanes
FR-72 230 Arnage, France
Tel /Fakso +332 43 21 16 39
Retadreso :
Jean.Ripoche@wanadoo.fr

Prezidanto : Romano Bolognesi
Via Misa 4
IT-40139 Bologna, Italio

Vicprezidanto : István Gulyás
Rákos u 98
HU-1155 Budapest, Hungario

Sekretario : Ernst Quietensky
Pappenheimgasse 70/3
AT/1200 Wien

Kasisto : Henning Hauge
Esperanto-Nord
Am Ostersielzug 6
DE-25840 Friedrichstadt.
Tel : + 49 488 193 78 80
Retadreso :
Esperanto-Nord@web.de

Dana poŝtĉekkonto :
1 25 80 36 IFEF
Banegårdspladsen 14
DK-9700 Brønderslev
(pagante per poŝtĉekkonto el eksterlando, aldonu 15 DKK por poŝtelspezoj)

UEA-konto : iffk-o

Apermonatoj :
Januaro, marto, majo, julio, septembro, novembro.

Redaktofino :
Ĉiam la 10an de la antaŭa monato

Presejo :
Generaldirekcio de MAV
Andrássy út 73/75
HU-1378 BUDAPEST, Hungario

VIG. 2001. 002